

## Kommentar von Bob Gedat **Tyrolean: Hart aber herzlich**

WIEN - Wer in den heimischen Luftfahrtforen die herzhafteste Diskussion um den künftigen Kurs der Tyrolean verfolgt, könnte fast glauben, das Land wird demnächst zweigeteilt, zumindest aviatisch. Der Hintergrund: Die AUA muss kleiner werden. Das Pech: Wie immer, trifft's zuerst die Kleinen. Zunächst mal die Flugzeuge: Die Tyrolean, eine in der Branche hochangesehene Regionalairline muss sich von 14 ihrer kleinsten Flieger trennen. Und damit auch von gut 60 Crews.

Die Ironie: Als sich die AUA vor gut zwei Jahren nach harten Einschnitten auf der Langstrecke in einer ersten Kündigungswelle von rund 700 Mitarbeitern trennte, u.a. von hochabgefertigten Senior- Crews, suchte die kleine Tiroler Adoptivtochter händeringend Cockpit- Personal, ein g'standener Airbus- Captain fliegt halt nicht auf einer kleinen Fokker.

Zwei Jahre und eine Übernahme später trifft es die kleine Konzerntochter gerade dort, wo sie am Stärksten ist, bei der Tiroler Pionierriege, der die AUA im Grunde ihren Aufstieg zum Marktführer in Osteuropa verdankt. Der Mohr hat seine Schuldigkeit getan, jetzt kann er gehen? Die Tiroler waren freilich nie geduldsam Untergebene, sie wussten stets zu kämpfen, nicht erst seit Andreas Hofer.

Im Zuge der neuen Netzwerkplanung und dem Zwang zur Senkung der Stückkosten greift die Mainline AUA verstärkt auf ihre eigenen Ressourcen zurück, sowohl beim Fluggerät als auch beim Personal: Die größeren Flieger müssen von ihren Crews öfter geflogen werden. Aus Sicht der Tiroler eine Provokation. Nicht nur aus Mangel an Perspektiven, bei der Alpenairline ist für gewöhnlich im linken Cockpitsessel Karriereschluß. Während den Piloten der Mainline eine massive Aufstockung ihrer Flugzeit droht, droht den Tiroler Kollegen das Arbeitsamt. Vor allem den Co- Piloten. Ist Kurzarbeit der Weisheit letzter Schluß? Und für wie lange?

Die AUA muss kleiner werden, damit sie wieder wachsen kann, mit allem was dazugehört. Das sind vor allem auch erfahrene Crews, die fliegen können. Kauft man die dann teuer wieder zurück? Selbst jene die man jetzt mit bis zu vier Jahresgehältern nach Hause schickt? Oder zur Konkurrenz. Wieviel Spielraum ist zwischen Solidarität und wirtschaftlicher Realität? Für alle entscheidend ist die Nachhaltigkeit der jetzt gesetzten Schritte. Zwar kann kein noch so visionäres Management verlässlich Wachstum garantieren, wachsen kann aber nur was da ist, und da geb's einiges zu bedenken. Nicht nur für die Mainline- Planer, auch ihre fliegenden Kollegen.